

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 19 年度 第 1 回）

議事録

河川事業

重点審議内容の選定

（岩崎（政）委員）

荒川水系の環境整備事業 2 件を重点審議の対象とした理由として、環境整備事業については、従来、B / C の評価が非常に難しいという問題があったが、今回の荒川水系に関する 2 件の案件については、新しい C V M の方法が考慮されたということで、その方法の内容も説明していただくということで、重点審議の対象とした。

（西谷委員）

荒川水系に関するもので一つは防災に関して、川というものをどういうふう to 生活の中に取り込んでいって、環境として位置づけていくかという、最近の新しい課題である。もう一つは、舟運ということで、川が舟運の場として利用されなくなって久しい。これはまた震災のときなどの輸送搬路としても脚光を浴びるということも起きている。そういうことで、昔のようにはいかないけれども、川をもう少し都市の中の運搬路、輸送路として積極的に使える方向で、川だけではなくて、交通網の一つとして考えていったらいいのではないかなということで、ひとつご審議願いたい。

質疑応答

（萩原委員）

なぜ初めから C V M なのかということが非常に疑問である。私自身、いろいろ評価をやっているけれども、C V M というのは、もうどうしようもないときに最終的に使う手法だというふうに思っていて、ほかの、もう少し旅行費用法とか、あるいは、最近よく使われている、選択モデルのような、交通機関選択モデルの応用ですけれども、そのようなモデルを使って金額を出していくという（手法もある）。どうして最初から C V M 一本で行っているのかということが非常に疑問である。

それから、質問の仕方ですが、多段階二項選択、これについても説明してほしい。本来のやり方は、全くランダムの数値を当てはめて、（一律に決まるのではなくて、ある人には 100 円と聞いたら、ある人には 300 円と聞いたりというような形で、）2 段階でも多段階でもいいが、そういう形でやっていくが、今回はどのようにしたのかということにつ

いてお聞きしたい。

(事務局)

いろいろな事業がある中で、例えばトラベルコストで評価できる事業もありますが、いろんな事業を総合的にとといいますか、多く評価できる手法としてはCVMのほうが望ましいのではないかとということで、CVMを今後使用していきたい、と。実際にCVMにつきましては、いろんなバイアスをどうやって除くかということがキーポイントになるかと思しますので、そういった部分については、今回、学識の先生方にもお聞きしながらマニュアルをつくらせていただきましたので、CVMで今後データを蓄積しながら、できるだけバイアスを除くような形の評価ができるような形に今後していきたいと考えています。

それから、2点目のアンケートの聞き方で、価格の質問についてランダムに聞いているのかというご質問についてですが、こちらにつきましては、今回のアンケート調査の中では、どなたにも基本的には多段階二項選択ということで、同じ金額を提示して選択をしていただく形をとっています。

(萩原委員)

その多段階のところは、基本的にはかなり誘導的な金額になっているわけですね。アンケートでは最終的に毎月1世帯当たり300円という数字が出ていますので、結果的に1人当たりの金額も防災避難坂路・福祉の荒川づくりでは300幾らというような数字が出ていますので、ある程度こちらがしむけた数字なのかな、という気がしないでもない。いろんな数字をぶつけていって、その中で賛成、反対というような形で進めていくというのが普通の、2段階にしる、多段階にしる、そういう選択方式だというふうに私は理解しているので、今回のように、最初から50、100、300という形で金額を決めて聞くという聞き方については、ちょっと違和感を感じています。

(事務局)

最初の値は50円で賛成か反対か、最大については、毎月3,000円で賛成か反対かという聞き方をして、その中で何回か階層があるわけでございますけれども、50円で反対という方については、当然ゼロという評価をした上で、平均をとり、そこでバイアスが生じているかどうかというのは、助言、意見をいただきながら、また学識の先生の方にもお聞ききしながらやっております。こちらから何か誘導した形のアンケートにはしていません。

(西谷委員)

これは、実際にお金を払うわけではなくて聞いている。そうすると、そんなに迫力がな

いので、1万円であろうと2万円であろうと、あんまり本当はこたえない、懐に響かない。そういうレベルの聞き方であり、これは住民の気持ちがどうあらわれているかという程度の理解しかできないのではないかということが1つ。それから、舟運の問題と環境の問題。環境の問題では、付近の住民の平均的な意見を聞いてもわかるが、舟運の問題になると、実際にそれを使う人、あるいは業者とか自治体とか、そういうところがどういうふうな運営形態を持つかによって違ってくるので、何円、何円ということをいちいち細かくここで審議しても仕方がないのではないか

(進士委員)

定性的にこういう3種類の施設整備をするといっても、それがどのくらいにつくられるかで便益は随分違う。それから、それぞれの人たちがどこにできるかでも違うかもしれない。近所なら喜んで払いたいとか。CVMの条件整備が意外とラフである。だから、どういう提示をしたのかを丁寧に説明すべきである。それが1つ。CVMそのものの限界というのもある。

水運の方は、まず哲学として、社会資本整備としては、水運の振興、水面利用の促進をやる。これはどういう思想なのか。つまり、河川というオープンスペースをもっと社会資本として生かそうということなのか、あるいは舟運とか水運というのは、簡単にいうと、エネルギーの消費率は低い、自動車などよりは。だから、例えば、脱温暖化社会への大きなシナリオの上に乗せてこれをやろうとするのか。ただ、プレジャーボートなどは遊びだけでも、舟運の利用促進というのは一体どういう観点でやろうとしているのか。単純に今の社会現象としてこういう利用があるので、そこへのサービスを十分しておこうというようなことなのか、あるいは都市問題一般での解決を水面でもっと賄おうということなのか、今の温暖化問題なんかと対応させて考えようとするのか、その辺の整理があったほうが、私は国民的理解が得やすいと思う。それがないと、環境問題と少し違うかなという気がするが、その辺どうか。

(事務局)

舟運の水面利用については、学生が水上レガッタの競技もやっているように、河川敷をいろいろと利用していただくような形で整備をしてる。荒川については既にいろんな形で舟運も利用されており、今後ともいろいろな形で河川の水面についても利用していただきたいという観点で、利用の促進事業をさせていただいている。舟運関係では、交通問題、都市問題という、都市部で渋滞しているときに水上交通を使うという場合もあり、防災上も、都市部で震災が起こったり、都市部で交通機能が麻痺した際には、こちらの水面を利用した形での物資を運んだり、もしくは人員を運ぶ場合もあるかもしれないが、こういう舟運事業とはまた別の形で、防災用の船着場の整備を行っており、そういった観点で河川管理者としてはそういう災害時の利用も想定している。

(磯部委員)

舟運の話ですが、防災という観点で使えるだろうということが大きいと思うが、そのときに、整備項目を見ると、まさに災害時に物資を運ぶために必要な部分というのも相当入っているので、そこで便益というのは出てこないものなのか。中心は船着場とか、ここに入っていない部分が結構あると思うが、浚渫であるとかそういったものは当然災害時に準備していることで、便益も出てきそうだが、それはかなりCVMとは違った評価ができそうな気がする。これはもう全く分離したものとして評価をするというふうに割り切っているということなのか。

(事務局)

実際のところ、そのような観点での災害時の評価については、今のところやっていない。

(西谷委員)

今のことで、他の委員会でも水面利用についてかなり議論されているはずだが、それと結びつけて、きちっとやらないと、川はいつも守勢に立つことになり、積極的に都市の中で交通路として川をどうするかということも考えておかないと、災害のときに間に合わないということを事前説明のときにも申し上げた。川だけで考えないでいただきたいと、この場でもお願いしておきたい。

(中条委員)

道路に信号をつけるのは当たり前で、安全を確保するのは当たり前だという前提で考えたときに、例えば過剰に信号をつけていないとかというようなことがある。河川の場合も、舟が通航するとなれば、当然そういうことを考えなければいけないでは。そういう研究というのは、恐らくあるんじゃないかなと。もう少しほかの分野のやり方というのを研究されたらどうかというのが1つと、それからもう一つは、こういうことだけを分離して評価するというのが妥当なのかどうかということが疑問にある。

(森地委員長)

別に計算したらという話があったが、実は、たまたまの災害のときだけやると、それだけでは価値が出てこない、一般的に。例えば、道路でいうと、がけ崩れをするところの防護対策をどうするのかというようなたぐいは、むしろ安心感の社会だから、分離して評価するのが妥当であるとしたら、先ほどの話のような、「どうしようもないとき」に入る可能性がある。

(中条委員)

CVMでこういうものを評価よりは、ここの標識をこういうふうにつけたので、これだけ事故が少なくなったか、とか、そういうデータのほうがわかりやすいと思う。それを金銭的に評価するのは難しいかもしれないが、それをしなくても、とにかくそういう形で事故率が下がったとか。道路の場合も、道路の改良をして、そこで事故率がこれだけ下がったという数値が、それがデータとして参考となる。金銭的にどのぐらいかということ、ちょっと横に置いておいて、そういう工夫をしていただくといいのではないかと。

(一色委員)

この舟運というのは、多分昔から川を使ってあったんだろうと思うんですけども、昔のそういう川を使った舟運というものについては、多分何かルールがあったんじゃないかなと思うんですけども、それは何か研究してみるとか、価値があるんじゃないかなと思うのが1つ。それから、もう一つは、ここにあります標識というのは、例えば荒川の端っこのほうに立ててどういう意味があるのかなと。天候によっても見えないとか。そうすると、今、カーナビがあるけれども、もっと最新技術を使って、舟運の、カーナビゲーションが、シップナビゲーションのようなものをやれば、こういう陸上と同じような発想を進めるよりはるかに効果があるのではないかなと思うが、その辺はいかがですか。

(事務局)

過去の舟運のルールについては把握していないが、標識も、いろいろな協議会の中で実際に水上バスを通常利用されている方にお聞きしながら作っている。水面からであれば見えるような形で標識はつくらせていただいている。カーナビのようなというご意見には、今後研究させていただきたい。舟運について、舟運の常利用の中でも、水上バス等で利用される方もおり、また、実際に水面利用されている事業者の方に聞くというやり方もあるが、そこで、その方に聞く形になると、大分かなり大きな便益にもなるのではないかとということもあり、今回は、周辺の住民の方に、こういった整備をした場合にはどういった価値を見出していただけますかということでCVMをさせていただいている。

(森地委員長)

河川事業について、評価の仕方についてたくさんご意見をいただき、これについてはまた勉強を続けていただくことで、対応方針として、このプロジェクトをこのように進めるという、この方針についてはよろしいか。

——— ありがとうございます。それでは、原案のとおりさせていただきます。

営繕事業

重点審議内容の選定

(進士委員)

営繕は、横浜税関のように、かつて歴史的建造物の復元というような非常にユニークなものがあつた。あのような建物は特別だと思うが、特別でない普通の建物なもので、一体どうしたらいいかという議論をきちっと整理してほしいということで、川崎の税務署が選定された。先ほどのCVMではないが、評価のあり方をどうするか。一般的な建造物であるから、特殊な機能を持たないようなもので、施設を必要としているのが他省庁であるということで、それを国交省が引き受けたときに、意思決定が両方あるわけですから、その辺の意思の確認というか、前提条件の整理と、それから、事後の機能を、標準的な官庁建築として、それをどう評価するのか。この評価法を少し研究していただきたい。

(秋山委員)

特に整備局の段階で意思決定できる部分はどこで、そのほかはどうなっているかというのは仕分けをしていただき、その上で評価の考え方を示していただきたい。具体的な事例でいうと、コストについて、今回は一般的な庁舎になるわけだが、一般的な庁舎の部分と、以前、測候所の特殊な例があり、特殊な仕様がどういうものであって、そこにどれくらいかかっているのか、具体的な内訳をご説明をいただきたい。それから、いわゆる官庁の建物のコストと、一般の民間の同様の事務所ビルとのコストがどれくらい違うのかというようなことも、具体的に資料でお示しいただきたい。

質疑応答

(西谷委員)

基本的に太陽光発電を整備して、2,100万円計上されているが、これは普通の電気代を払ったときと比較すると、どういう利益になっているのか。

(事務局)

今の方針としては、国の施設にはできるだけ太陽光設備や、屋上緑化を整備するというところで、必ずしも部分的にペイするかどうかということろまではチェックはしていません。

(進士委員)

民間との比較の話で、高いか安いかというのは、公共建築はある程度の質と耐久力と同

時に、その町の風景のいわば風格のような、地域景観のコアとしての品質を持たなければいけないと思う。このときに「特殊な」というのはどう判断するか。測候所のこの例だと、例えば雨水利用とか、高度なバリアフリー・エレベーターというのは別に特殊ではない。今は環境の時代であり、雨水利用というのはもうやられてしかるべき。自治体によっては、そういうのを要請しているところもある。この「特殊な」というのを、みんな特殊にすると、全部民間より安くできていることになってしまう。ですから、民間に合わせて、民間より高くなってないというふうにいわなきゃいけないというふうに、妙に脅迫観念を持たないほうがいい。民間よりちゃんとしたものをつくるんだから、それだけのことをやろうというフィロソフィーでいいではないかというのが1つ。「特殊な」というのを、本当に特殊なものに限定したほうがいい。公共事業である公共施設というものは、それなりのことをきちっとするものだというモデルをつくったほうがいい。

(森地委員長)

内訳の数字が入っていますから、それを抜いたらどうなるか。それは重要だと思います。

(磯部委員)

C A S B E Eという評価をしているが、基本的に周りに対する環境負荷に対して、その建物のパフォーマンスがどのくらいいいかという指標で、割り算をしないということで、ある程度理解した。この手法を用いて、いろいろな種類の建物、幅広い種類の建物に全部使えるのだろうかお尋ねしたい。物によっては、例えば周りの建物に冷暖房の熱を供給するための建物とかいうことになると、エネルギーをいっぱい使うし、騒音も出す。そもそも、途中の説明の言葉で「一般の庁舎」という言葉が使われていたと思うが、一般の庁舎ではない、初めからハンディキャップを負っている、そういう建物もあるのではないか。そういうのも含めて、このC A S B E Eを一般的な指標としてこれから使うのかどうか。

(事務局)

建物の種類によって、周辺に与える環境の影響や、本来その建物が持っている果たすべき使命みたいなものは違うということがある。実はC A S B E Eも、建物の種類ごとに、評価するシステムが分かれている。私どもが整備している建物に全部使えるかどうかは、今後いろいろな種類のものを評価しなければならないが、C A S B E Eだけで全部できるかどうか、今のところ、わからないというのが実情である。

(磯部委員)

であるとすると、とにかく結果として、都合のいいときだけこれを使いました、悪いときは使いませんという、そういう整理にならないようお願いしたい。

(事務局)

本来であれば、官庁施設が果たすべき基本的性能の項目ごとに評価システムをつくるというのが筋であり、それについては、関東地方整備局の取り組みについては本省のほうにも伝えてあり、そちらのほうで整理していただくことを期待しているという状況です。

(進士委員)

C A S B E Eで、環境負荷の話は今回関係ないと思っていない。私は川崎市の環境審議会も引き受けているんですが、全部市でこれを強制というか、義務化した。新築の建物はC A S B E Eの評価をするということで、民間に対してもやっている。ですから、国の施設は当然実施すべきだと思う。むしろ率先して評価すべきで、Sになるか、Aになるかわからないけれども、この評価はちゃんと評価したほうがいい。C A S B E Eそのものはまだスタートしたばかりですから、試行錯誤しながら、若干部分的には修正があるかもしれないが、全国的にこのC A S B E Eで建築評価を実施しようとしているし、まさに環境負荷まできちっと建築の性能として認めていこうという思想ですから、むしろ積極的に、これをリードするぐらいであっていいと思っている。

(森地委員長)

それでは、意見が出尽くしたようですので、営繕事業について、川崎の南税務署について、案どおりということによろしいでしょうか。

——— ありがとうございます。それでは案どおりとさせていただきます。

報告

特段の意見なし

その他

(森地委員長)

第 2 回事業評価監視委員会

開催日時：平成 19 年 10 月 16 日 (火) 14 : 00 ~ 17 : 00

開催場所：事務局より別途連絡

審議案件：河川事業、道路事業

重点審議委員

河川事業：西谷委員、山岸委員

道路事業：森地委員長、一色委員